


Method for controlling a braking sequence and a fluid controlled vehicle brake

Patent number: EP1086867
Publication date: 2001-03-28
Inventor: HERGES MICHAEL (DE); ROETHER FRIEDBERT (DE)
Applicant: KNORR BREMSE SYSTEME (DE)
Classification:
- international: B60T8/34; B60T17/08
- european: B60T8/34; B60T8/40A1; B60T8/50P; B60T8/50P2;
B60T13/74B; B60T15/52; B60T17/08B; F16D65/14;
F16D65/14D2B
Application number: EP20000119369 20000911
Priority number(s): DE19991045704 19990923

Also published as:

EP1086867 (A3)
DE19945704 (A

Cited documents:



DE1161942
WO9938744
US3980348
EP0206356
US4575159

Abstract of EP1086867

Fluid pressure used to produce braking moment is also used to readjust a vehicle's brakes into a release position. Fluid passing from a delivery pressure chamber (21) into a reverse pressure chamber (22) in a brake cylinder (2) is choked off before leaking into the atmosphere, so that a dynamic pressure is formed to release the brakes.

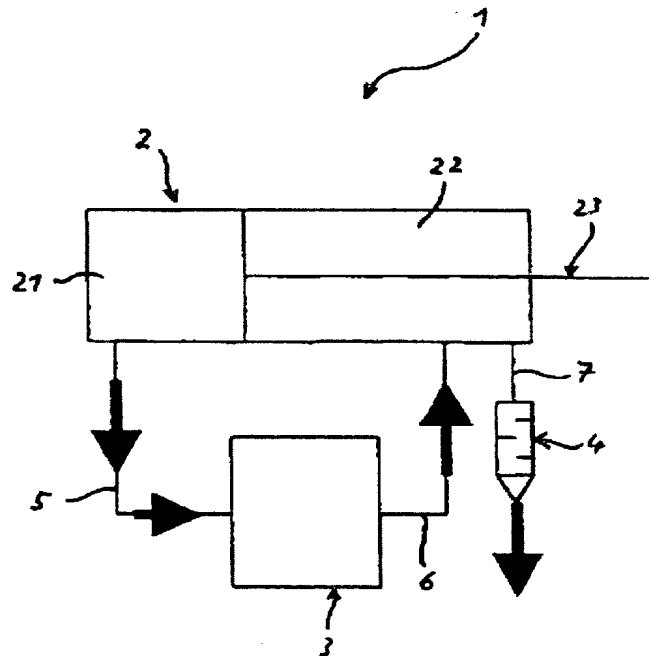
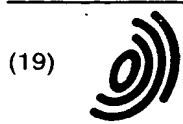


Fig. 1

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USP:U)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 086 867 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
28.03.2001 Patentblatt 2001/13

(51) Int. Cl.⁷: **B60T 8/34**, **B60T 17/08**

(21) Anmeldenummer: **00119369.7**

(22) Anmeldetag: **11.09.2000**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:
**KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge
GmbH**
80809 München (DE)

(30) Priorität: **23.09.1999 DE 19945704**

(72) Erfinder:
• **Herges, Michael**
70825 Korntal-Münchingen (DE)
• **Röther, Friedbert**
74389 Cleebronn (DE)

(54) **Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs und fluidgesteuerte Fahrzeugbremse**

(57) Die Erfindung schafft ein Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs an einer fluidgesteuerten Fahrzeugbremse (1) bzw. eine fluidgesteuerte Fahrzeugbremse (1), bei welcher der zur Herstellung des Bremsmoments genutzte Fluiddruck auch zur Rückstellung der Fahrzeugbremse (1) in die Lösestellung genutzt wird. Hierzu wird das Fluid derart von der druckseitigen Kammer (21) in die druckabgewandte Kammer (22) des Bremszylinders (2) übergeführt und vor der Ableitung in die Atmosphäre gedrosselt, daß sich dort ein Staudruck bildet, der das Lösen der Bremse begünstigt. Damit kann das Bremsmoment z. B. im Falle eines Einbruchs der Raddrehzahl sehr schnell abgesenkt werden. Die erfindungsgemäße Fahrzeugbremse (1) eignet sich daher in hervorragender Weise zur Anwendung in Kombination mit ABS-, ASR- und/oder ESP-Systemen.

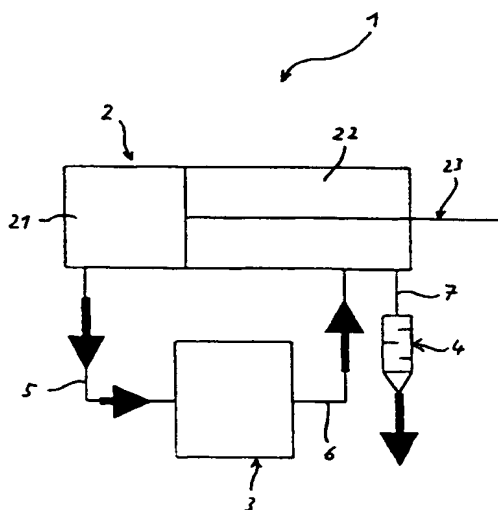


Fig. 1

EP 1 086 867 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs an einer fluidgesteuerten Fahrzeugbremse nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 und ferner eine fluidgesteuerte Fahrzeugbremse nach dem Oberbegriff des Anspruchs 5.

[0002] Derartige Fahrzeugbremsen werden insbesondere im Nutzfahrzeugbereich eingesetzt, wobei diese in der Regel pneumatisch gesteuert werden. Zur Einleitung eines Bremsvorgangs wird hierbei eine Betätigungseinrichtung wie z. B. ein Bremspedal durch den Benutzer gedrückt. Diese Betätigungseinrichtung wirkt mit einem Bremszylinder derart zusammen, daß der Kolben dieses Bremszylinders auf eine Bremsvorrichtung wie eine Radbremse einwirkt. Der Bremszylinder weist hierzu eine druckseitige Kammer und eine druckabgewandte Kammer auf, welche durch den Kolben voneinander getrennt sind. Hierbei ist der Kolben in der Regel derart durch eine Federeinrichtung vorgespannt, daß die Bremse gelöst ist, wenn die druckseitige Kammer nicht mit einem Druck beaufschlagt ist. Wird dagegen das Bremspedal betätigt, so tritt Druckluft in die druckseitige Kammer ein, wodurch der Kolben des Bremszylinders derart verschoben wird, daß auf die Radbremse ein vorbestimmtes Bremsmoment aufgebracht wird. Zum Lösen wird die Druckseite des Bremszylinders entlüftet, was in der Regel über ein Stellglied wie ein Fußbremsventil, Relaisventil, Drucksteuerventil oder Druckregelmodul und/oder einen Schalldämpfer geschieht.

[0003] Derartige Fahrzeugbremsen werden nun aufgrund der gestiegenen Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit zunehmend an ABS-, ASR- und/oder ESP-Systemen angewandt. Damit diese Systeme richtig funktionieren können, ist es von Bedeutung, daß das Bremsmoment z. B. im Falle eines Einbruchs der Radrehzahl sehr schnell sinkt.

[0004] Dies konnte mit den bisher bekannten Fahrzeugbremssystemen aufgrund ihrer Trägheit nur bedingt erreicht werden.

[0005] Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Fahrzeugbremse derart weiterzubilden, daß die Geschwindigkeit beim Absenken des Bremsmoments gegenüber herkömmlichen Systemen erhöht werden kann.

[0006] Diese Aufgabe wird verfahrenstechnisch durch die Merkmale des Anspruchs 1 und vorrichtungstechnisch durch die Merkmale des Anspruchs 5 gelöst.

[0007] So ist gemäß Anspruch 1 erstmals der weitere Verfahrensschritt vorgesehen, daß das Fluid aus der druckseitigen Kammer in die druckabgewandte Kammer geführt und von dort gedrosselt aus dem Bremszylinder abgeleitet wird. Erfindungsgemäß wurde nämlich erkannt, daß auf diese Weise ein gezielt einstellbarer Staudruck in der druckabgewandten Seite des Bremszylinders bereitgestellt werden kann, der das

Zurückbewegen des Kolbens des Bremszylinders in die Löserstellung wesentlich unterstützt. Damit wird vorteilhafterweise erreicht, daß die der Radbremsbetätigungskraft entgegen wirkende Kraft wesentlich erhöht werden kann, da sich die aus dem Staudruck resultierende Kraftkomponente zur Vorspannkraft am Kolben hinzu addiert. Zudem strömt das Fluid aufgrund des vorliegenden Drucks in der druckseitigen Kammer in sehr kurzer Zeit auf die druckabgewandte Seite des Bremszylinders. Daher beschleunigt sich das Löseverhalten des Bremszylinders wesentlich.

[0008] Von weiterem Vorteil ist hierbei, daß keine zusätzliche Energiequelle erforderlich ist, um diesen Effekt zu erzielen. So wird erfindungsgemäß die für den Bremsdruckaufbau genutzte Energie, welche während der Bremsung sozusagen in der druckseitigen Kammer gespeichert ist, ein weiteres Mal genutzt.

[0009] Ferner ist von Vorteil, daß sich das Ansprechverhalten des Kolbens des Bremszylinders durch eine entsprechende Dimensionierung der Drosselstelle gezielt einstellen läßt. Damit erlaubt das erfindungsgemäße Verfahren mit einfachen Mitteln eine Anpassung an am Fahrzeug vorgesehene ABS-, ASR- und/oder ESP-Systeme. Die Funktionalität des Bremsystems und somit die Zuverlässigkeit an Sicherheit des Gesamtsystems verbessert sich dadurch wesentlich.

[0010] Vorteilhaft ist ferner, daß sich das erfindungsgemäße Verfahren durch sehr geringen baulichen Aufwand realisieren läßt. Daher läßt sich eine derartige Fahrzeugbremse kostengünstig bereitstellen und zeichnet sich durch eine hohe Zuverlässigkeit aus. Zudem ist auch eine Nachrüstung an bestehenden Systemen möglich.

[0011] Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0012] Dadurch, daß das Fluid über eine Ventileinrichtung aus der druckabgewandten Kammer des Bremszylinders abgeleitet wird, kann eine Drosselung des Fluids mit verbesserter Einstell- und Steuerbarkeit erreicht werden. Zudem sind derartige Ventileinrichtungen in großer Auswahl auf dem Markt verfügbar, so daß diese auf einfache Weise bereitstellbar ist und eine hohe Zuverlässigkeit aufweist.

[0013] Alternativ oder ergänzend kann das Fluid auch über einen Schalldämpfer aus der druckabgewandten Kammer des Bremszylinders abgeleitet werden. Dies hätte den wesentlichen Vorteil, daß sich eine verbesserte schalldämpfende Wirkung ergibt. Zudem übt auch der Schalldämpfer üblicherweise eine Drosselwirkung aus, wodurch auf die Ventileinrichtung gegebenenfalls verzichtet werden kann.

[0014] Andererseits hat sich ergeben, daß sich auch durch die Hindurchführung des Fluids durch die druckabgewandte Kammer des Bremszylinders bereits eine schalldämpfende Wirkung ergibt, so daß der eigentliche Schalldämpfer in einfacherer Gestalt ausgebildet oder gar gänzlich entfallen kann.

[0015] Von weiterem Vorteil ist, wenn das Fluid über ein Stellglied in die druckabgewandte Kammer des Bremszylinders geleitet wird. Damit kann der Fluiddurchfluß und somit der Gegendruckaufbau in der druckabgewandten Kammer noch besser gesteuert werden.

[0016] Die Anpassungsfähigkeit der Fahrzeugbremse an ABS-, ASR- und/oder ESP-Systeme verbessert sich dadurch weiter. Das Stellglied kann hierbei z. B. als Fußbrems-, Relais-, Drucksteuerventil oder Druckregelmodul ausgebildet sein.

[0017] Gemäß einem weiteren Aspekt der Erfindung wird nach Anspruch 5 eine fluidgesteuerte Fahrzeugbremse bereitgestellt, welche sich dadurch auszeichnet, daß eine Leitung aus der druckseitigen Kammer in die druckabgewandte Kammer führt und daß das Fluid über eine Drosseleinrichtung aus der druckabgewandten Kammer des Bremszylinders ableitbar ist.

[0018] Mit dieser erfindungsgemäßen Fahrzeugbremse werden die oben anhand des Verfahrens erläuterten Vorteile gleichmaßen erzielt. Zudem sind die entsprechenden Weiterbildungen möglich, wie es sich aus den Unteransprüchen 6 bis 8 ergibt.

[0019] Die Erfindung wird nachfolgend in einem Ausführungsbeispiel anhand einer Figur erläutert, welche das Wesen der Erfindung schematisch darstellt.

[0020] Gemäß der Darstellung in dieser Figur weist eine Fahrzeugbremse 1 einen Bremszylinder 2, ein Stellglied 3 und einen Schalldämpfer 4 auf.

[0021] Der Bremszylinder 2 enthält hierbei eine druckseitige Kammer 21 und eine druckabgewandte Kammer 22, welche durch einen Kolben 23 voneinander getrennt sind.

[0022] Die Fahrzeugbremse 1 umfaßt ferner eine hier nicht dargestellte Betätigungseinrichtung wie ein Bremspedal, welche bei einer Aktivierung das Einstromen von Druckluft in die druckseitige Kammer 21 des Bremszylinders 2 bewirkt. Daher baut sich in der druckseitigen Kammer 21 zur Einleitung eines Bremsvorgangs ein Druck auf, der den Kolben 23 gemäß der Darstellung in Fig. 1 nach rechts drückt. Dies geschieht gegen eine federnde Vorspannung, die den Kolben 23 in die Lösestellung der Bremse vorspannt. Die hierzu vorgesehenen Mittel sind an sich bekannt und werden daher hier nicht näher erläutert. Der Kolben 23 ist ferner mit einer hier nicht dargestellten Radbremse verbunden und wirkt auf diese bei beaufschlagten Luftdruck derart ein, daß ein Bremsmoment auf ein Rad übertragen wird.

[0023] Ein derartiger Bremszylinder 2 kann einmal zentral im Fahrzeug angeordnet oder jeweils auch für einzelne Achsen oder alle Räder des Fahrzeugs vorgesehen sein.

[0024] Beim Lösen der Bremse veranlaßt das Stellglied 3 eine Ableitung der Druckluft aus der druckseitigen Kammer 21 über eine erste und zweite Leitung 5 und 6 zur Seite der druckabgewandten Kammer 22. Von

dort wird die Druckluft über eine Ableitung 7 und den Schalldämpfer 4 in die Umgebung abgegeben. Die Pfeile in der Figur geben dabei die Richtung der Luftführung an.

[0025] Da der Schalldämpfer 4 nicht nur eine schalldämpfende Wirkung, sondern auch einen drosselnden Effekt bei der Hindurchführung der Druckluft herstellt, entsteht in der druckabgewandten Kammer 22 ein Staudruck. Die durch diesen Staudruck auf den Kolben 23 ausgeübte Kraft addiert sich hierbei zur Vorspannkraft des Kolbens 23, wodurch das Lösen der Bremse wesentlich unterstützt wird. Dadurch kann das durch den Bremszylinder 2 bereitgestellte Bremsmoment sehr schnell abgesenkt werden, was insbesondere im Falle eines Einbruchs der Raddrehzahl gewünscht ist. Damit kann das Blockieren eines Rades zuverlässiger vermieden werden.

[0026] Die Erfindung läßt neben der hier aufgezeigten Ausführungsform weitere Gestaltungsansätze zu.

[0027] So kann auf den Schalldämpfer 4 gänzlich verzichtet werden, da auch die Hindurchführung der Druckluft durch die druckabgewandte Kammer 22 bereits eine schalldämpfende Wirkung herstellt. Zur Erzielung der Drosselwirkung kann dann eine Ventileinrichtung im Bereich der Ableitung 7 angeordnet werden, oder der Übergang von der druckabgewandten Kammer 22 zur Ableitung 7 wird als eine derartige Engstelle ausgebildet, daß die gewünschte Drosselung des Luftstromes erzielt wird.

[0028] Das Stellglied 3 kann als komplexes Element ausgebildet sein, welches eine Steuerung der hindurch tretenden Luftmenge oder des zeitlichen Verlaufs des Luftdurchtritts ermöglicht oder auch als einfaches Ventil, welches lediglich den Luftdurchtritt ermöglicht oder sperrt.

[0029] Die Fahrzeugbremse 1 kann auch mit einem anderen Fluid als Druckluft betrieben werden. So ist bei entsprechender Anpassung der Bestandteile auch ein Betrieb mit einem Hydraulikfluid möglich, ohne daß vom Grundprinzip der Erfindung abgewichen wird.

[0030] Die Erfindung schafft somit ein Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs an einer fluidgesteuerten Fahrzeugbremse 1 bzw. eine fluidgesteuerte Fahrzeugbremse 1, bei welcher der zur Herstellung des Bremsmoments genutzte Fluidruck auch zur Rückstellung der Fahrzeugbremse 1 in die Lösestellung genutzt wird. Hierzu wird das Fluid derart von der druckseitigen Kammer 21 in die druckabgewandte Kammer 22 des Bremszylinders 2 übergeführt und vor der Ableitung in die Atmosphäre gedrosselt, daß sich dort ein Staudruck bildet, der das Lösen der Bremse begünstigt. Damit kann das Bremsmoment z. B. im Falle eines Einbruchs der Raddrehzahl sehr schnell abgesenkt werden. Die erfindungsgemäße Fahrzeugbremse 1 eignet sich daher in hervorragender Weise zur Anwendung in Kombination mit ABS-, ASR-, EBS- und/oder ESP-Systemen.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs an einer fluidgesteuerten Fahrzeugbremse (1) mit einer Betätigungseinrichtung, welche auf einen Bremszylinder (2) derart einwirkt, daß dieser eine Bremsvorrichtung betätigt, wobei der Bremszylinder (2) eine druckseitige Kammer (21) und eine druckabgewandte Kammer (22) aufweist, welche durch einen in Richtung zur druckseitigen Kammer (21) zur Rückstellung der Fahrzeugbremse (1) vorgespannten Kolben (23) getrennt sind, und wobei die druckseitige Kammer (21) zur Einleitung des Bremsvorgangs mit Fluid beaufschlagt und das Fluid zum Lösen der Fahrzeugbremse (1) aus der druckseitigen Kammer (21) abgeleitet wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Fluid aus der druckseitigen Kammer (21) in die druckabgewandte Kammer (22) geführt und von dort gedrosselt aus dem Bremszylinder (2) abgeleitet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Fluid über eine Ventileinrichtung aus der druckabgewandten Kammer (22) des Bremszylinders (2) abgeleitet wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Fluid über einen Schalldämpfer (4) aus der druckabgewandten Kammer (22) des Bremszylinders (2) abgeleitet wird.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Fluid über ein Stellglied (3) in die druckabgewandte Kammer (22) des Bremszylinders (2) geleitet wird.
5. Fluidgesteuerte Fahrzeugbremse (1) mit einer Betätigungseinrichtung, welche auf einen Bremszylinder (2) derart einwirkt, daß dieser eine Bremsvorrichtung betätigt, wobei der Bremszylinder (2) eine druckseitige Kammer (21) und eine druckabgewandte Kammer (22) aufweist, welche durch einen in Richtung zur druckseitigen Kammer (21) zur Rückstellung der Fahrzeugbremse (1) vorgespannten Kolben (23) getrennt sind, und wobei die druckseitige Kammer (21) zur Einleitung des Bremsvorgangs mit Fluid beaufschlagbar und das Fluid zum Lösen der Fahrzeugbremse (1) aus der druckseitigen Kammer (21) über eine Leitung (5, 6) ableitbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Leitung (5, 6) aus der druckseitigen Kammer (21) in die druckabgewandte Kammer (22) führt, und daß das Fluid über eine Drosseleinrichtung aus der druckabgewandten Kammer (22) des

Bremszylinders (2) ableitbar ist.

6. Fahrzeugbremse nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Drosseleinrichtung als Ventileinrichtung ausgebildet ist.
7. Fahrzeugbremse nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß stromab der druckabgewandten Kammer (22) des Bremszylinders (2) ein Schalldämpfer (4) angeordnet ist.
8. Fahrzeugbremse nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen der druckseitigen Kammer (21) und der druckabgewandten Kammer (22) des Bremszylinders (2) ein Stellglied (3) zum Steuern des Fluidflusses angeordnet ist.

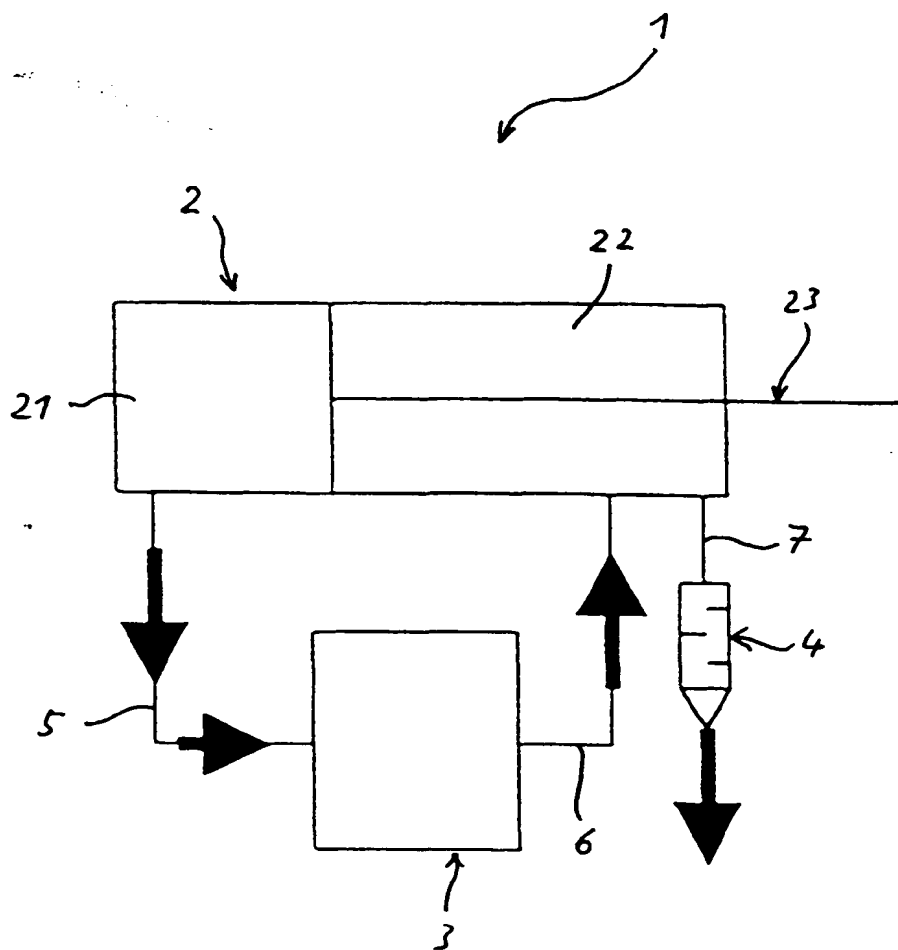
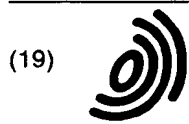


Fig. 1

THIS PAGE BLANK (USP 1.0)



(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 086 867 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
19.03.2003 Patentblatt 2003/12

(51) Int Cl.7: **B60T 8/34, B60T 17/08,
B60T 8/40, B60T 8/50,
B60T 13/74, F16D 65/14**

(43) Veröffentlichungstag A2:
28.03.2001 Patentblatt 2001/13

(21) Anmeldenummer: 00119369.7

(22) Anmeldetag: 11.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **KNORR-BREMSE Systeme für
Nutzfahrzeuge GmbH**
80809 München (DE)

(72) Erfinder:
• **Herges, Michael**
70825 Korntal-Münchingen (DE)
• **Röther, Friedbert**
74389 Cleebronn (DE)

(30) Priorität: 23.09.1999 DE 19945704

(54) **Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs und fluidgesteuerte Fahrzeugbremse**

(57) Die Erfindung schafft ein Verfahren zur Steuerung eines Bremsvorgangs an einer fluidgesteuerten Fahrzeugbremse (1) bzw. eine fluidgesteuerte Fahrzeugbremse (1), bei welcher der zur Herstellung des Bremsmoments genutzte Fluiddruck auch zur Rückstellung der Fahrzeugbremse (1) in die Lösestellung genutzt wird. Hierzu wird das Fluid derart von der druckseitigen Kammer (21) in die druckabgewandte Kammer (22) des Bremszylinders (2) übergeführt und vor der Ableitung in die Atmosphäre gedrosselt, daß sich dort ein Staudruck bildet, der das Lösen der Bremse begünstigt. Damit kann das Bremsmoment z. B. im Falle eines Einbruchs der Raddrehzahl sehr schnell abgesenkt werden. Die erfindungsgemäße Fahrzeugbremse (1) eignet sich daher in hervorragender Weise zur Anwendung in Kombination mit ABS-, ASR- und/oder ESP-Systemen.

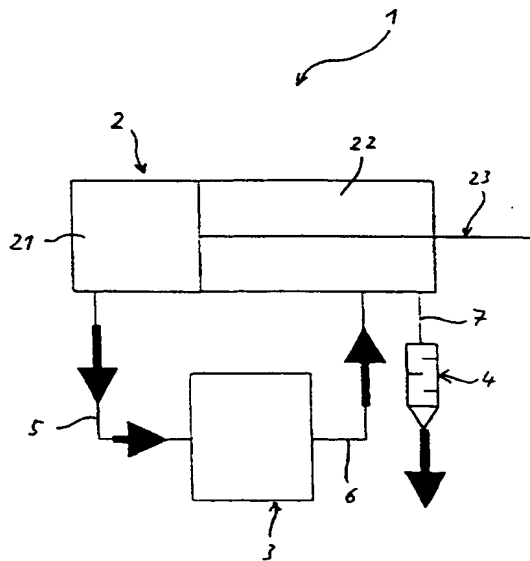


Fig. 1

EP 1 086 867 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 9369

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	DE 11 61 942 B (WESTINGHOUSE FREINS & SIGNAUX) 30. Januar 1964 (1964-01-30) * Spalte 1, Zeile 21 - Spalte 3, Zeile 4; Abbildungen 1,2 *	1,2,4-6, 8	B60T8/34 B60T17/08 B60T8/40 B60T8/50 B60T13/74 F16D65/14
Y	---	3,7	
X	WO 99 38744 A (NEWAY ANCHORLOK INT INC ;BOWYER JOHN P (US)) 5. August 1999 (1999-08-05) * Seite 11, Zeile 19 - Seite 12, Zeile 15; Abbildungen 2,3 *	1,2,4-6, 8	
X	US 3 980 348 A (HARRISON ANTHONY WILLIAM) 14. September 1976 (1976-09-14) * Spalte 4, Zeile 11 - Spalte 4, Zeile 46; Ansprüche 19,27; Abbildung 6 *	1,2,4-6, 8	
Y	EP 0 206 356 A (DAIMLER BENZ AG) 30. Dezember 1986 (1986-12-30) * Spalte 1, Zeile 9 - Spalte 1, Zeile 29 *	3,7	
A	US 4 575 159 A (EMILSSON FRED S) 11. März 1986 (1986-03-11) * Spalte 6, Zeile 61 - Spalte 8, Zeile 29; Abbildungen 5-8 *	1-8	RECHERCHIERTES SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B60T F16D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 17. Januar 2003	Prüfer Marx, W
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichtschriftliche Offenbarung P: Zwischenliteratur</p> <p>T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03.02 (PXC03)

BEST AVAILABLE COPY

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 9369

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am

Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

17-01-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 1161942	B	30-01-1964	KEINE		
WO 9938744	A	05-08-1999	WO	9938744 A1	05-08-1999
US 3980348	A	14-09-1976	GB	1415299 A	26-11-1975
			DD	107124 A1	12-07-1974
			DE	2255192 A1	24-05-1973
			FR	2160222 A5	22-06-1973
			HU	173330 B	28-04-1979
			JP	880560 C	31-08-1977
			JP	48055424 A	03-08-1973
			JP	52009275 B	15-03-1977
EP 0206356	A	30-12-1986	DE	3523094 A1	08-01-1987
			DE	3546496 A1	22-01-1987
			EP	0206356 A2	30-12-1986
			EP	0206357 A2	30-12-1986
US 4575159	A	11-03-1986	SE	447231 B	03-11-1986
			BR	8403063 A	28-05-1985
			DE	3470716 D1	01-06-1988
			EP	0129931 A1	02-01-1985
			SE	8303579 A	23-12-1984

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

BEST AVAILABLE COPY

THIS PAGE BLANK (US: 0)